PROTECTORAT FRANÇAIS

GOUVERNEMENT TUNISIEN

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCESSION

D'UN CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE

DE

TUNIS A LA GOULETTE ET A LA MARSA

TUNIS
IMPRIMERIE GÉNÉRALE (YVORRA, BARLIER & CLAVÉ), 4, RUE ANNIBAL
—
1918

PROTECTORAT FRANÇAIS

GOUVERNEMENT TUNISIEN

DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCESSION

D'UN CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE

DE

TUNIS A LA GOULETTE ET A LA MARSA

TUNIS
IMPRIMERIE GÉNÉRALE (YVORRA, BARLIER & CLAVÉ), 4, RUE ANNIBAL

1918

CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE

DE

TUNIS A LA GOULETTE ET A LA MARSA

DÉCRET DU 7 DÉCEMBRE 1905 (10 CHAOUAL 1323)

Louanges à Dieu !

NOUS, MOHAMED EL HADI PACHA BEY, POSSESSEUR DU ROYAUME DE TUNIS,

Vu la Convention passée le 19 août 1905, entre le Directeur général des Travaux publics de notre Régence et M. de Traz, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie Bône-Guelma, pour la reprise par le Gouvernement tunisien de la ligne de Tunis à La Goulette avec embranchement ;

Vu la Convention passée le 20 août 1905, entre le Directeur général des Travaux publics de notre Régence et M. Baldauff, administrateur délégué de la Compagnie des Tramways de Tunis, pour la concession de deux lignes de chemin de fer à traction électrique entre Tunis et la Marsa et de la distribution de l'énergie électrique dans le périmètre desservi par le dit chemin de fer.

Avons pris le décret suivant :

ARTICLE PREMIER

Nous avons approuvé la Convention passée le 19 août 1905, entre le Directeur général des Travaux publics de notre Régence et M. de Traz, Président du Conseil d'Administration de la Compagnie Bône-Guelma pour la reprise par le Gouvernement tunisien de la ligne de Tunis à La Goulette avec embranchement, ainsi que la Convention passée le 20 août 1905, entre le Directeur général des Travaux publics de notre Régence et M. Baldauff, administrateur délégué de la Compagnie des Tramways de Tunis, pour la concession de deux lignes de chemin de fer à traction électrique dans le périmètre desservi par le dit chemin de fer.

Ensemble le Cahier des charges annexé à cette dernière Convention.

Une copie de ces documents revêtus de notre sceau restera annexée au présent décret.

AR. 2

Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'établissement des deux lignes précitées.

ART. 3

Est prononcé à la date du présent décret le retrait du réseau Tunis-Goulette-Marsa prévu à l'égard de la Compagnie Bône-Guelma par les articles 1 et 2 de la Convention du 19 août 1905 susvisée.

ART. 4

Une somme de 300.000 francs représentant la valeur du matériel roulant rendu disponible sur la ligne Tunis-Goulette actuelle et qui sera affectée à l'armement du réseau de chemin de fer spécifié par la loi du 30 avril 1902 sera prélevée sur la dotation du dit réseau et affectée à titre de fonds de concours aux dépenses des nouvelles lignes Tunis-Marsa.

ART. 5

Par dérogation aux stipulations du décret du 25 septembre 1900 les fonds à provenir de la vente des terrains déclassés du réseau actuel Tunis-Goulette-Marsa seront affectés à titre de fonds de concours aux dépenses des nouvelles lignes Tunis-Marsa.

ART. 6

Le décret du 26 juillet 1904 portant création d'un fonds de réserve pour parer aux insuffisances d'exploitation des chemins de fer est applicable aux nouvelles lignes Tunis-Marsa.

Vu pour promulgation et mise à exécution :

Tunis, le 7 décembre 1905.

Le Délégué à la Résidence générale de la République Française,

A. D'ANTHOUARD.

CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE DE TUNIS A LA GOULETTE ET A LA MARSA

CONVENTION DE CONCESSION

ENTRE LES SOUSSIGNÉS :

M. DE FAGES DE LATOUR, Directeur général des Travaux publics de la Régence de Tunis, agissant en cette qualité par application des décrets du 3 septembre 1882 et du 25 juillet 1883, sous réserve de l'approbation des présentes par S. A. le Bey,

d'une part ;

Et M. BALDAUFF (Ferdinand-Edmond), administrateur délégué de la Compagnie des Tramways de Tunis, agissant en cette qualité, en vertu d'une délibération du Conseil d'Administration de la dite Compagnie, en date du 18 mai 1905, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires dans le délai de quatre mois,

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

Objet de la Convention

Le Directeur général des Travaux publics, agissant au nom du Gouvernement tunisien, concède à la Compagnie des Tramways de Tunis :

1° Deux lignes de chemin de fer à traction électrique ;

L'une partant de l'intersection de l'avenue de Carthage et de l'avenue Jules-Ferry à Tunis, passant à La Goulette, près des citernes de Carthage, au pied de Sidi-bou-Saïd et aboutissant à la plage de La Marsa ;

L'autre partant du même point, ou éventuellement de la place de Rome, à Tunis, passant à l'Aouina et aboutissant à La Marsa ;

2° Le privilège exclusif d'établir sur ou sous les voies publiques, comprises à l'intérieur du périmètre tracé en rouge sur la carte annexée à la présente Convention, un réseau de câbles pour la distribution de l'énergie électrique destinée à l'éclairage et aux usages industriels.

ART. 2

Interdiction de cession partielle ou totale

Toute cession partielle ou totale de la concession, tout changement de concessionnaire ne pourront avoir lieu sans l'acceptation du Gouvernement tunisien.

L'inobservation de cette formalité entraînerait la nullité de la cession, et le Gouvernement tunisien aurait le droit de prononcer la déchéance.

ART. 3

Durée de la concession

La durée de la concession commencera à courir de la date du décret retirant à la Compagnie Bône-Guelma la ligne de Tunis à La Goulette et à La Marsa et prendra fin le 31 décembre 1976.

Si pendant le cours de la concession, des lignes complémentaires sont ajoutées à la ligne concédée, il n'en résultera aucune modification dans la date de l'expiration de la concession.

TITRE PREMIER

Conditions relatives à la construction et à l'exploitation du chemin de fer électrique

ART. 4

Capital d'établissement

Le Gouvernement tunisien mettra gratuitement à la disposition du concessionnaire les rails, les accessoires de la voie et les voitures à voyageurs de l'exploitation actuelle Tunis-Goulette-Marsa, ainsi que tous les terrains nécessaires au chemin de fer à établir et à ses dépendances, y compris ceux destinés à recevoir les abris, stations, usines, feeders d'alimentation et de retour, dépôts, ateliers, gares aux marchandises, batteries d'accumulateurs.

Il établira à la cote (+ 1,10) la berge nord du canal de Tunis et la reliera aux deux extrémités par les ponts nécessaires.

Il prendra à sa charge les frais d'établissement d'une ligne téléphonique le long des voies concédées et, s'il y a lieu, tout remaniement du réseau télégraphique et téléphonique de l'Etat, qui serait reconnu nécessaire.

Enfin, il supportera la charge du premier établissement, en ce qui concerne les travaux ci-après :

A. — 1° L'établissement ou le remaniement des lignes ferrées avec connexions électriques, la canalisation électrique en troisième rail ou à trolley ;

2° La construction et l'aménagement des stations, gares, abris, ainsi que des quais, trottoirs, passerelles, etc.

B. — Les travaux complémentaires se référant aux objets énumérés ci-dessus.

Le concessionnaire aura à sa charge :

A. — 1° La construction des bâtiments de l'usine génératrice, des sous-stations, dépôts, magasin d'entretien courant, ateliers, remises et poste du personnel ;

2° L'outillage mécanique et électrique de l'usine génératrice, des sous-stations, des magasins, ateliers, remises ;

3° Les batteries d'accumulateurs ;

4° L'ameublement des gares, stations, abris, etc. ;

5° Le matériel roulant.

B. — Les travaux complémentaires se référant aux objets énumérés ci-dessus.

ART. 5

Exécution des travaux à la charge du Gouvernement tunisien

Les travaux dont la charge incombe au Gouvernement tunisien aux termes de l'article 4 ci-dessus, devront, si l'Administration le prescrit, être exécutés en tout ou en partie par le concessionnaire. Dans ce cas, ils seront réglés aux dépenses réelles avec majoration de 10 % pour frais généraux.

Le paiement des dépenses ainsi faites sera effectué par le Gouvernement tunisien au concessionnaire mensuellement, sur le vu des situations établies par ce dernier et dûment vérifiées par le service du contrôle.

Toutefois, le Gouvernement tunisien pourra différer le paiement d'une partie des sommes ainsi dues par lui au concessionnaire, et cela jusqu'à concurrence d'une somme maxima de un million et jusqu'à une année après la mise en exploitation totale de la ligne concédée.

Les sommes ainsi dues par le Gouvernement tunisien au concessionnaire seront portées en compte par ce dernier au fur et à mesure qu'elles lui seront dues et porteront intérêt à 4,60 l'an, du jour où elles seront inscrites à ce compte jusqu'à la date du paiement. Les dits intérêts seront payés par le Gouvernement tunisien au concessionnaire en même temps que le solde.

ART. 6

Entretien des lignes

Les frais d'entretien des lignes et de toutes leurs dépendances, telles que gares, stations, abris, lignes et postes téléphoniques ou de signaux, usine génératrice, sous-stations, remises, ateliers, dépôts, etc., seront entièrement à la charge du concessionnaire. Il en sera de même des réparations ordinaires et extraordinaires ainsi que de toutes installations intéressant la sécurité.

Toutefois, le concessionnaire ne sera pas responsable du tassement de la berge nord du canal de Tunis; cet ouvrage devra être défendu et maintenu à sa cote normale par les soins de la Compagnie concessionnaire du port, ou ses ayants droits, pour laquelle le Gouvernement tunisien se porte fort.

ART. 7

Tarifs

Pour les points actuellement desservis, les tarifs à soumettre à l'homologation du Gouvernement tunisien, pour être appliqués à l'origine de l'exploitation seront identiques à ceux actuellement en vigueur sur les lignes Bône-Guelma du réseau Tunis-Goulette-Marsa.

Toutefois, le nombre des classes sera réduite à deux et, pour ces deux classes, les tarifs seront respectivement ceux actuellement en vigueur pour les deuxième et troisième classes sur les lignes Bône-Guelma de Tunis à La Goulette et à La Marsa.

Il est, en outre, stipulé que, lorsque les recettes brutes auront atteint, pendant deux années consécutives, le chiffre de 900.000 francs, les tarifs devront, si le Gouvernement le requiert, subir une réduction d'au moins 10 °/₀ pour la première classe et 25 °/₀ pour la deuxième classe sur les tarifs généraux des voyageurs (billets simples et billets d'aller et retour).

ART. 8

Partage des recettes

Le partage des recettes provenant de l'application des tarifs visés à l'article 7 ci-dessus se fera de la manière suivante :

jusqu'à 400.000 francs..... 55 °/₀ au concessionnaire ;
45 °/₀ au Gouvernement ;

de 400.000 à 500.000 francs ..... 60 °/₀ au concessionnaire ;
40 °/₀ au Gouvernement ;
de 500.000 à 900.000 francs ..... 80 °/₀ au concessionnaire ;
20 °/₀ au Gouvernement ;
au delà de 900.000 francs ..... 90 °/₀ au concessionnaire ;
10 °/₀ au Gouvernement.

Le partage des recettes sera effectué par année grégorienne allant du 1er janvier au 31 décembre. Les versements à la charge du concessionnaire auront lieu à la Caisse du Receveur général des Finances du Gouvernement tunisien, dans les 15 premiers jours de chaque trimestre.

Pour le temps couru à partir de la mise en exploitation, jusqu'au 1er janvier suivant, on appliquera le barême ci-dessus, en calculant la recette annuelle d'après la recette faite pendant le nombre de jours d'exploitation.

TITRE II

Conditions relatives à la vente de l'énergie électrique

ART. 9

Tarifs et conditions de vente de l'énergie électrique

Pour la production et la distribution de l'énergie destinée à l'éclairage et tous usages industriels, le concessionnaire fera à ses frais les installations nécessaires ; d'autre part les recettes qu'il réalisera lui appartiendront intégralement.

Les tarifs maxima à appliquer sont les suivants :

Service public

Eclairage à 0,40 le kw-h.
Force motrice 0,30 le kw-h.

Service particulier

Eclairage 0,50 le kw-h.
Force motrice 0,40 le kw-h.

Pour l'éclairage de la voie publique, le courant fourni se calculera d'après le nombre d'heure et le type de lampes employées.

Pour tous autres cas, et à moins d'arrangement entre la Compagnie et l'abonné, l'énergie sera fournie au compteur wattmètre dont l'établissement sera aux frais de l'abonné.

Le potentiel des lignes d'éclairage sera déterminé par l'Administration, le concessionnaire entendu. Les variations de voltage ne devront pas dépasser 5 °/₀ en plus ou en moins du chiffre fixé.

Le concessionnaire sera tenu d'alimenter dans toute l'étendue de sa concession tous les points pour lesquels il lui est garanti une consommation représentant annuellement 20 °/₀ des frais de premier établissement pour prise de courant à l'usine ou sur les feeders, transformation éventuelle de courant et toutes les canalisations à établir sur la voie publique.

Sauf les dérogations qui précèdent, la Compagnie des Tramways de Tunis sera soumise aux clauses imposées au concessionnaires de l'éclairage électrique de la ville de Tunis, par le Cahier des charges du 17 juillet 1900 et les conditions générales des abonnements.

TITRE III

Conditions communes aux deux concessions

ART. 10

Expiration de la Concession

A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement tunisien sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances et entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les objets immobiliers dépendant de la dite voie, tels que : les gares, stations, abris, usines, sous-stations, dépôts, magasins, atelier d'entretien courant, remises, postes du personnel, outillage et installations pour la production, la transformation ou le transport de l'énergie.

Il devra de même remettre en bon état l'outillage installé sur le Domaine public en vue de l'éclairage ou de la vente de courant pour usages industriels, ainsi que les canalisations établies sur la voie publique.

Dans les cinq dernières années qui précèderont le terme de la concession, le Gouvernement tunisien aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et toutes ses dépendances si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne le matériel roulant, le mobilier des stations et les objets mobiliers similaires, en ce qui concerne les immeubles construits par le concessionnaire en dehors du Domaine public pour les bureaux du service, pour la résidence du personnel et, notamment, l'atelier de grande réparation avec son outillage, le Gouvernement tunisien se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. Il en est de même pour les compteurs, branchements, ou tous objets installés chez les particuliers et étant la propriété du concessionnaire.

La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise des objets au Gouvernement tunisien.

Le Gouvernement tunisien sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si le Gouvernement tunisien le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ses approvisionnements de la même manière. Toutefois, le Gouvernement tunisien ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin de fer pendant six mois.

ART. 11

Rachat de la Concession

Le Gouvernement tunisien aura le droit de racheter la concession à partir du 1er janvier suivant l'expiration de la 20e année complète d'exploitation.

On règlera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire, tant pour le chemin de fer que pour la vente du courant pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat aura été effectué ; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années d'exploitation.

Le Gouvernement tunisien se réserve le droit de se libérer à toute époque du montant des annuités restant à courir par le versement intégral du capital correspondant aux dites annuités, ce capital devant être calculé avec le taux de 4 % pour l'intérêt et le même taux pour l'amortissement.

Toutefois, le Gouvernement tunisien ne pourra user de cette faculté qu'après un préavis d'un an.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aura droit à l'expiration de la concession, suivant les stipulations de l'article 10 ci-dessus, la reprise de la totalité des objets mobiliers, ainsi que celle des branchements et compteurs installés chez les particuliers, étant ici obligatoire pour le Gouvernement tunisien. Toutefois, pour les immeubles construits par le concessionnaire en dehors du Domaine public, le Gouvernement tunisien conservera la faculté du rachat prévu par l'article 10.

En cas de rachat de la concession, le Gouvernement tunisien sera tenu de continuer à assurer le service de distribution d'énergie électrique en conformité des contrats passés par le concessionnaire.

ART. 12

Cautionnement

Il ne sera pas exigé de cautionnement spécial pour la présente concession. Le cautionnement déposé par la Compagnie, par application de l'article 29 du Cahier des charges du 16 juillet 1896, sera affecté à la garantie des obligations résultant tant de la présente Convention que des Conventions antérieures.

ART. 13

Déchéance

Faute par le concessionnaire d'avoir présenté les projets définitifs, commencé et terminé les travaux dans les délais fixés par le Cahier des charges annexé à la présente, faute aussi par lui de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées et, notamment, d'assurer l'exploitation d'une manière régulière et continue, il encourra la perte de son cautionnement.

Le Gouvernement tunisien aura en outre le droit de prononcer la déchéance après mise en demeure.

En cas de perte partielle ou totale du cautionnement, le concessionnaire devra le reconstituer à la Caisse du Receveur général des Finances dans le délai de quinze jours à partir de la notification qui lui sera adressée à cet effet.

ART. 14

Exécution des engagements du concessionnaire en cas de déchéance

Dans le cas où la déchéance serait prononcée, soit avant l'exécution complète des travaux de la voie ferrée, soit après leur achèvement, il sera pourvu, tant à la continuation et à l'achèvement de ces travaux, s'il y a lieu, qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire déchu au moyen d'une adjudication qui sera ouverte entre concurrents préalablement agréés, sur une mise à prix des installations faites, des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties de voie déjà mises en exploitation, déduction faite des acomptes qui auraient pu être versés par l'Etat.

La mise à prix sera fixée sur les éléments de comptabilité fournis par le concessionnaire ou, à défaut, après mise en demeure comportant un délai de quinze jours, par le Directeur général des Travaux publics, sauf recours du concessionnaire déchu.

Le nouveau concessionnaire sera soumis aux mêmes obligations que le premier et celui-ci recevra de lui le prix que l'adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai d'un mois. Cette fois les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix sans descendre au-dessous du total des acomptes fournis par l'Etat.

Si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous ses droits sur le réseau qui lui avait été concédé, et alors les installations faites, les ouvrages exécutés, le matériel et les matériaux approvisionnés ainsi que les parties déjà livrées à l'exploitation appartiendront au Gouvernement tunisien.

Dans le cas où les travaux n'auraient pas été commencés dans le délai imparti, le concessionnaire encourra la déchéance pure et simple, sans qu'il y ait lieu à adjudication.

ART. 15

Cas de force majeure

Les dispositions des articles 13 et 14 ne seraient pas applicables et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure qu'il lui appartient, d'ailleurs, de faire constater en temps utile.

ART. 16

Concession de nouvelles lignes

Il est spécifié que le Gouvernement tunisien conserve le droit absolu :

1° De concéder de nouvelles voies ferrées sur le parcours des voies empruntées par la ligne concédée ou des voies créées ou à créer dans le voisinage ;

2° D'autoriser la construction et l'exploitation de lignes traversant les lignes faisant l'objet de la présente concession, les prolongeant ou s'y raccordant ;

3° D'accorder à ces entreprises la faculté d'emprunter en tout ou en partie les lignes concédées par la présente Convention, à la condition que le matériel

correspondant ne présente pas un poids hors de proportion avec les éléments constitutifs des voies et moyennant le paiement à la Compagnie d'une redevance dont les conditions et le montant seront fixés en prenant comme base le prix de péage correspondant à la longueur de ligne empruntée ; les redevances pour embranchements ou croisements à niveau à payer par le nouveau concessionnaire seront réglées à l'amiable ou à dire d'experts, sous réserve de l'approbation de l'Administration.

ART. 17

Emploi de l'ancienne voie du Bardo

Le concessionnaire sera autorisé, sur sa demande, à raccorder son atelier de Bab-Saâdoun avec la ligne du chemin de fer électrique de Tunis à La Goulette et à La Marsa, en utilisant l'ancienne voie du Bardo sur laquelle il pourra faire circuler gratuitement ses voitures.

ART. 18

Personnel de la Compagnie Bône-Guelma

Le concessionnaire s'engage à recruter dans la mesure du possible le personnel nécessaire à son exploitation parmi les agents non commissionnés de la ligne de Tunis à La Goulette et à La Marsa que la Compagnie Bône-Guelma ne conservera pas au moment où elle cessera l'exploitation de cette ligne.

Le Gouvernement tunisien remettra à la Compagnie des Tramways, pour être affecté à son personnel de la ligne T.-G.-M., l'actif de la caisse de secours afférente à cette ligne.

ART. 19

Impression de deux cents exemplaires

La Compagnie fera imprimer à ses frais 200 exemplaires de la présente convention et du Cahier des charges y annexé et les remettra à la Direction générale des Travaux publics dans le délai d'un mois à partir de la date d'approbation de la présente.

ART. 20

Frais de timbre et d'enregistrement

Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels pourront donner lieu la présente Convention et le Cahier des charges y annexé seront supportés par le concessionnaire.

ART. 21

Cahier des clauses et conditions générales

Le concessionnaire sera soumis, en tout ce à quoi il n'est pas dérogé par la présente Convention et par le Cahier des charges y annexé, aux stipulations du Cahier des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux publics de la Régence par l'arrêté du 15 mars 1894.

ART. 22

Contestations

Les contestations auxquelles pourrait donner lieu l'exécution ou l'interprétation des clauses de la présente Convention seront soumises à la juridiction administrative tunisienne.

Fait à Tunis, le 20 août 1905.

Lu et approuvé :
(Signé) : DE FAGES.

Lu et approuvé :
(Signé) : BALDAUFF.

CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE DE TUNIS A LA GOULETTE

ET A LA MARSA

CAHIER DES CHARGES

TITRE PREMIER

Tracé et construction

ARTICLE PREMIER

Les deux lignes de chemin de fer qui font l'objet du présent Cahier des charges sont destinées au transport des voyageurs et des marchandises. Objet de la Concession

La traction aura lieu par moteurs électriques.

Le transport d'énergie sera effectué suivant un mode qui sera arrêté par l'Administration sur la proposition du concessionnaire.

ART. 2

La première ligne empruntera les voies publiques ci-après désignées : le côté sud de l'avenue Jules-Ferry à Tunis, à partir de son intersection avec l'avenue de Carthage, la même avenue prolongée, la berge nord du canal de Tunis à La Goulette, le tracé du chemin de fer Bône-Guelma entre La Goulette et le Kram, enfin un tracé à déterminer entre le Kram et la plage de La Marsa. Tracé

La deuxième ligne empruntera le tracé actuel du chemin de fer Bône-Guelma entre Tunis et La Marsa par l'Aouina. Eventuellement cette ligne pourra avoir à Tunis son terminus au même point que la première, auquel cas elle empruntera l'avenue Jules-Ferry et une avenue à créer allant de la Marine vers Borgel où elle se raccorderait au tracé ci-dessus.

ART. 3

Tous les projets seront établis par le concessionnaire ; ils ne pourront être entrepris qu'après approbation de l'Administration. Délais d'exécution

Le projet d'ensemble sera présenté dans un délai de cinq mois à partir de la date de la notification au concessionnaire du retrait à la Compagnie Bône-Guelma de la ligne de Tunis à La Goulette et à La Marsa.

Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de l'approbation du projet d'ensemble.

Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois à partir de la date de l'approbation des projets d'exécution. Ils seront poursuivis et termi-

nés de telle façon que le service puisse être assuré au plus tard dix-huit mois à partir de la même date.

ART. 4

Largeur de la voie
Gabarit du matériel roulant

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1^m44.

La largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celles des marchepieds latéraux, ne dépassera pas 3^m00.

La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y compris toutes saillies, mais non compris les perches et les bases de trolley, sera au plus de 4^m50 pour les véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres au moins.

ART. 5

Alignements et courbes. — Pentes et rampes

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 400^m.

Le maximum des déclivités est fixé à 35 millimètres par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

ART. 6

Établissement de la voie ferrée
Parties accessibles aux voitures ordinaires

Dans les sections où le chemin de fer sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillies ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du Directeur général des Travaux publics.

Les rails seront compris dans un pavage de seize centimètres (0^m16) d'épaisseur, qui règnera dans l'entre-rails, et à vingt-huit centimètres (0^m28) au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le Directeur général des Travaux publics, sur la proposition du concessionnaire.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel de chemin de fer (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins deux mètres soixante centimètres (2^m60), permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel de chemin de fer avec le jeu nécessaire.

Un intervalle libre d'au moins un mètre dix centimètres (1^m10) de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de cinquante centimètres (0m50) de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins soixante-quinze centimètres (0m75) de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu.

Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à soixante centimètres (0m60).

ART. 7

Établissement de la voie ferrée
Parties non accessibles aux voitures ordinaires

Si la voie ferrée est établie sur un accotement interdit aux voitures ordinaire, elle reposera sur une couche de ballast de 2m20 de largeur et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum de cinq mètres, cette largeur minimum étant mesurée en dehors de l'accotement occupée par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de cinquante centimètres (0m50) de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins soixante-quinze centimètres (0m75) de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai, du déblai ou de l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à soixante centimètres (0m60).

Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

ART. 8

Traverses des villes et villages

Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du Directeur général des Travaux publics, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, un mètre dix centimètres (1m10). Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non, ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites.

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un

trottoir, quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, deux mètres soixante centimètres (2m60).

Quand on supprime ce stationnement, la verticale du matériel peut coïncider avec celle du trottoir.

Quand l'établissement du chemin de fer sur de larges trottoirs, existant dans les traverses, aura été autorisé, on fera application de l'article 7.

ART. 9

Exécution des travaux

Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans les dites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaires afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

ART. 10

Voies

Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier du poids de trente kilogrammes au moins par mètre courant, de Tunis à La Goulette, et du poids de vingt-cinq kilogrammes au moins par mètre courant entre La Goulette et La Marsa ; ils seront posés suivant le système qui aura été approuvé par l'Administration sur la proposition du concessionnaire.

ART. 11

Gares, stations, abris, usine génératrice, sous-stations, remises, ateliers d'entretien courant dépôts, etc.

Le nombre et l'emplacement des installations immobilières nécessaires à l'exploitation de la ligne, à la production, à la transformation ou au transport de l'énergie, à la réparation, au dépôt ou au remisage du matériel fixe ou roulant, seront arrêtés lors de l'approbation des projets d'exécution.

Il est toutefois stipulé que les gares, stations ou abris existant sur la partie conservée des lignes actuelles Tunis-Marsa et Goulette-Marsa devront être utilisés dans la mesure du possible et que leur nombre ne devra pas être réduit.

TITRE II

Entretien et exploitation

ART. 12

Entretien

Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sec-

tions à rails noyés dans la chaussée) l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend le pavage des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de vingt-huit centimètres (0m28) qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

ART. 13

Réfection des parties de route ou de chemin atteintes par les travaux de la voie ferrée

Lorsque pour la construction ou la réparation de la voie ferrée il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection ; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

ART. 14

Nombre minimum des voyages

Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens est fixé de la manière suivante :

a) sur la ligne Tunis-Goulette-Marsa pendant l'hiver (1er novembre, 30 avril) 6 trains entre Tunis et La Marsa ;

Pendant l'été (1er mai, 31 octobre) 24 trains dont 12 allant de Tunis à La Marsa et 12 allant de Tunis à La Goulette.

b) Sur la ligne Tunis-Aouina-Marsa pendant l'hiver (1er novembre au 30 avril) 6 trains ;

Pendant l'été (1er mai au 31 octobre) 12 trains.

ART. 15

Matériel roulant. Limitation de la vitesse et de la longueur des trains

Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les trains se composeront de douze voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas cent cinquante mètres.

La vitesse des trains en marche sera, au plus, de 75 kilomètres à l'heure.

Dans la traversée de la ville de Tunis, la vitesse ne dépassera pas 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III

Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises

ART. 16

Tarif des droits à percevoir

Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent Cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, sous la réserve stipulée à l'art. 7 de la convention de concession, les prix de transport prévus au Cahier des charges du 20 février 1877, relatif à la ligne de la Medjerdah.

Il est entendu que le péage représentera deux tiers et la rénumération du transport un tiers des dits prix.

ART. 17

Assimilation des classes de marchandises

Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif ci-dessus indiqué, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 18 et 19 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif.

Les assimilations de classe pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire; elles seront immédiatement affichées et soumises à l'Administration qui prononcera définitivement.

ART. 18

Transport de masses indivisibles

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 250 kilogrammes.

Néanmoins le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 250 à 500 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de 500 kilogrammes.

Si nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de 500 kilogrammes, il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'Administration, sur la proposition du concessionnaire.

ART. 19

Exceptions

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne péseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5.000 francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or et d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs.

Dans les quatre cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le Directeur général des Travaux publics, sur la proposition du concessionnaire.

ART. 20

Abaissement des tarifs

Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser avec ou sans

conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif des taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du Gouvernement tunisien.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

ART. 21

Délais d'expédition

Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception ; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur, dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

ART. 22

Délais de livraison

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train ;

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans les six heures qui suivront celle de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le Directeur général des Travaux publics, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la Compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le Gouvernement tunisien, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse

Le Directeur général des Travaux publics déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

ART. 23

Frais accessoires

Le factage et le camionnage des marchandises ne seront pas exécutés par le concessionnaire.

Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par le Directeur général des Travaux publics, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

ART. 24

Traités particuliers

A moins d'une autorisation spéciale du Directeur général des Travaux publics, il est interdit au concessionnaire de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le Directeur général des Travaux publics prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

ART. 25

Embranchements industriels
Tarif à percevoir pour le matériel prêté

Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels desservant des carrières, des mines ou des usines, par la perception d'une redevance qui est fixée à douze centimes par tonne pour le premier kilomètre et à quatre centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

TITRE IV

Stipulations relatives à divers services publics

ART. 26

Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs. — Fonctionnaires ou agents du Contrôle

ART. 27

Les obligations du concessionnaire en ce qui concerne le Service des Postes et Télégraphes seront les mêmes que celles qui sont définies par les art. 55 et 57 du Cahier des charges du 11 janvier 1877 relatif au réseau algérien de la Compagnie Bône-Guelma, les attributions exercées par le Gouvernement général de l'Algérie aux termes du dit Cahier des charges étant dévolues au Gouvernement tunisien. — Service des Postes

Ces obligations s'appliquent à ceux des trains réguliers que M. le Directeur de l'Office postal aura désignés comme postaux, au commencement de chaque saison.

TITRE V

Clauses diverses

ART. 28

La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 15 janvier dans la caisse du Receveur général des Finances du Gouvernement tunisien, pour subvenir aux frais du Contrôle, sera calculée d'après le chiffre de trente francs (30 fr.) par kilomètre de voie concédée. — Frais de Contrôle

Le premier versement aura lieu le 15 janvier suivant l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

ART. 29

Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Tunis — Élection de domicile

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification sera valable lorsqu'elle aura été adressée au Contrôle civil de Tunis.

ART. 30

Les droits de tiers demeurent expressément réservés. — Droits des tiers

Joint à la Convention de concession en date de ce jour.

Tunis, le 20 août 1905.

Lu et approuvé :
(Signé) : DE FAGES.

Lu et approuvé :
(Signé) : BALDAUFF.